



# भारत का राजपत्र

## The Gazette of India

असाधारण  
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4  
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित  
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 195]  
No. 195]

नई दिल्ली, मंगलवार, अगस्त 3, 2010/श्रावण 12, 1932  
NEW DELHI, TUESDAY, AUGUST 3, 2010/SHRAVANA 12, 1932

महापत्रन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 28 जुलाई, 2010

सं. टीएएमपी/28/2008-केओपीटी.—महापत्रन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्रन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा, संलग्न आदेशानुसार, पोतांतरण कंटेनरों के लिए दरों के निर्धारण हेतु कोलकाता पत्रन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्रन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएएमपी/28/2008-केओपीटी

कोलकाता पत्रन न्यास

....

आवेदक

आदेश

(जुलाई, 2010 के 9वें दिन पारित)

यह मामला कंटेनरों के पोतांतरण के लिए दरों के निर्धारण हेतु कोलकाता पत्रन न्यास (केओपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव 8 मई, 2008 से संबंधित है।

2.1 केओपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव दिनांक 8 मई, 2008 द्वारा कही गई बातों को सारबद्ध किया गया है :—

(i). अधिसूचना दिनांक 6 फरवरी 2007 द्वारा केओपीटी के दरमान के पिछले संशोधन में, केओपीटी ने पोतांतरण कंटेनरों के लिए कोई दरें प्रस्तावित नहीं की थीं और कहा था कि केवल फीडर पोत केओपीटी में प्रचालन करते हैं और कंटेनरों का पोतांतरण केओपीटी से नहीं किया गया था। तथापि, इसने अनुरोध किया था कि किसी अप्रत्याशित आवश्यकता को पूरा करने के लिए पोतांतरण कंटेनरों हेतु पृथक दर प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 5.5.1 के अनुसार सुविचारित की जा सकती है।

(ii). कुछ कंटेनर एमएलओ—सह—पोत प्रचालकों ने पोतांतरण कंटेनरों के लिए पृथक दरों हेतु अनुरोध किया है।

(iii). जनवरी 2008 माह में केओपीटी में 121 कंटेनरों का पोतांतरण किया गया है। तथापि, केओपीटी दरमान में किसी पृथक पोतांतरण दर के अभाव में, ₹0 4457/- प्रति टीईयू की दर सामान्य आयात लैग और सामान्य निर्धारित लैग के लिए यथा लागू वसूल की गई है।

(iv). कंटेनर—सह—पोत प्रचालकों ने केओपीटी को अभ्यावेदन किया है कि उपर्युक्त दर अन्य कंटेनर प्रहस्तन पत्तनों की तुलना में उच्चतर है और इससे केओपीटी के माध्यम से पोतांतरण रास्ते का विकास बाधित होगा।

(v). लोजिस्टिक्स विशेष अर्थात् चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड (सीसीटीएल) और विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (वीसीटीपीएल) में केओपीटी और दो प्रतिस्पर्धी पत्तनों के बीच भारी लागत भिन्नता है। केओपीटी के मामले में, आरएमक्यूसी/एमएचसी प्रचालन प्रभारों और ॲन बोर्ड प्रहस्तन/कलकत्ता डॉक लेबर बोर्ड (सीडीएलबी) प्रभारों के लेखा पर पोतांतरण कंटेनरों के प्रहस्तन की अतिरिक्त लागत है।

(vi). केओपीटी की ओर पोतांतरण विजनेस आकर्षित करने के लिए लागतकरण सीसीटीएल और वीसीटीपीएल में पोतांतरण प्रभारों जोकि क्रमशः ₹0 41.50 डॉलर और ₹4.50 डॉलर के बीच कहीं होगा। ₹0 40 प्रति अमेरिकी डॉलर की विनिमय दर पर विचार करते हुए, केओपीटी में पोतांतरण लागत लगभग ₹0 2800/- टीईयू (पूर्णांकित) होनी चाहिए।

(vii). इस दर पर पहुंचने के लिए, लदे हुए कंटेनर के लिए ₹0 2000/- प्रति टीईयू और खाली कंटेनर के लिए ₹0 1000/- प्रति टीईयू की समेकित दर वसूल करना प्रासंगिक होगा। उपर्युक्त प्रभार के अलावा, ₹0 750/- प्रति टीईयू की राशि एमएचसी/आरएमक्यूसी के साथ कंटेनर प्रहस्तन के लिए प्रभार्य होगी।

(viii). संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 5.5.1 निर्धारित करता है कि पोतांतरण कंटेनरों के लिए दरें सामान्य कंटेनर की दर के 1.5 गुना से ज्यादा नहीं होना चाहिए। तथापि, पोतांतरण कंटेनरों के प्रहस्तन की संभावना को प्रोत्साहित और दोहन करने के लिए निम्नतर दरें प्रस्तावित की गई हैं।

(ix). चूंकि पोतांतरण कंटेनरों के मामले में यातायात अनुमान इस अवस्था में उपलब्ध नहीं है, इसलिए इसकी राजस्व विवेका नहीं भेजी जा सकी। अतिरिक्त अधिशेष, यदि कोई हो, अगले संशोधन के दौरान समायोजित किया जा सकता है।

2.2. केओपीटी ने अपने मौजूदा दरमान में एक नया खंड शामिल करने का प्रस्ताव किया है जोकि निम्नवत् पठित है:-

“एस.11.5. पोतांतरण कंटेनर के मामले में, समेकित प्रभार निम्नलिखित दरों पर वसूल किया जाएगा:

पोतांतरण प्रभार जहां दोनों लैग विदेशी हों	पोतांतरण प्रभार जहां एक लैग तटीय और दूसरी लैग विदेशी हो	पोतांतरण प्रभार जहां दोनों लैग तटीय हों
(दर ₹0 में प्रति टीईयू)	(दर ₹0 में प्रति टीईयू)	(दर ₹0 में प्रति टीईयू)
लदा हुआ 2000/-	खाली 1000/-	लदा हुआ 1600/-
		खाली 800/-
		लदा हुआ 1200/-
		खाली 600/-

टिप्पणी: उपर्युक्त दरों में कंटेनर और कंटेनरबद्ध कार्गो पर घाटशुल्क, यार्ड में लिफ्ट-ऑफ सहित घाट से कंटेनर यार्ड परिवहन और यार्ड में लिफ्ट-ऑन सहित कंटेनर यार्ड से घाट तक अनुवर्ती परिवहन शामिल है।

3.1. जैसाकि पोतांतरण कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए प्रस्तावित दरें शासित करने के लिए प्रस्तावित नोट से देखा जा सकता है प्रस्तावित दरों में घाटशुल्क तत्व शमिल है। मौजूदा दरमान भी सामान्य कंटेनर के प्रहस्तन के लिए प्रहस्तन प्रभार निर्धारित करता है।

3.2. मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 5.5.1 में किया गया निर्धारण पोतांतरण कंटेनर के लिए प्रहस्तन प्रभारों के निर्धारण के संदर्भ में नीचे पुनः प्रस्तुत किया गया है:-

“5.5.1. पोतांतरण कंटेनरों के लिए प्रहस्तन प्रभार रियायती होंगे। ऐसे प्रभार लदाई अथवा उत्तराई चक्र में सामान्य प्रहस्तन प्रचालन के लिए प्रहस्तन प्रभारों के 1.5 गुना से अधिक नहीं होंगे। तटीय कंटेनरों के पोतांतरण के मामले में, ऊपर निर्धारित प्रहस्तन प्रभारों में रियायत लदाई अथवा उत्तराई चक्र में सामान्य प्रहस्तन प्रचालन के लिए तटीय कंटेनरों हेतु प्रहस्तन प्रभारों (जोकि उपर्युक्त खंड 4.3 में विनिर्दिष्ट रियायतों के अंधीन हैं) के संदर्भ में परिगणित किए जाएंगे।”

3.3. उपर्युक्त दिशानिर्देश के आलोक में देखा गया है, पोतांतरण कंटेनर के मामले में, जो आयात लैग में तटीय और निर्यात लैग में विदेशी प्रतीत होगा, पोतांतरण कंटेनरों के लिए प्रभार्य लागू प्रहस्तन प्रभार ₹ 3342.75 प्रति टीईयू [(₹ 2279/- का 75 प्रतिशत) + (₹ 2178/- का 75 प्रतिशत)]। यह स्पष्ट नहीं था कि केओपीटी ₹ 4457/- प्रति टीईयू कैसे वसूल करेगा।

3.4. इसके अलावा, जब कभी सेवा के लिए विशिष्ट प्रशुल्क अधिसूचित दरमान में उपलब्ध न हो तो महापत्तन उपयुक्त प्रस्ताव प्रस्तुत कर सकता है। प्रस्ताव प्रस्तुत करने के समान्तरातः प्रस्तावित दर तदर्थ आधार पर तब तक वसूल की जा सकती है जब तक दर को अंतिम रूप से अधिसूचित नहीं किया जाता है। अंतरिम अवधि में प्रचालित की जाने वाली तदर्थ दर तुलनीय सेवाओं के लिए मौजूदा अधिसूचित प्रशुल्कों के आधार पर अवश्य विषयित की जानी चाहिए; और पत्तन/टर्मिनल और संबद्ध उपयोक्ताओं द्वारा परस्पर सहमति अवश्य होनी चाहिए। यह कार्यपद्धति मार्च 2005 के दिशानिर्देशों के खंड 2.17.1, 2.17.2 और 2.17.3 में निर्धारित की गई है। केओपीटी ने उक्त कार्यपद्धति का अनुसरण किया प्रतीत नहीं होता है, क्योंकि ₹ 4457/- की दर के विषयन के लिए यथा परिकलन और उपयोक्ताओं की सहमति दर्शाता दस्तावेजी प्रमाण ₹ 4457/- प्रति टीईयू की वसूली करते समय केओपीटी द्वारा हमें पहले उपलब्ध नहीं करवाया गया था। इसलिए, केओपीटी से पत्र दिनांक 18 जून 2008 द्वारा स्थिति स्पष्ट करने का अनुरोध किया गया था। केओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 7 जुलाई 2008 द्वारा प्रतिसाद दिया है और निम्नवत् उल्लिखित किया गया है:-

(i). केओपीटी के दरमान में पोतांतरण कंटेनरों के लिए किसी दर के अभाव में, आयात लैग के लिए आयात कंटेनरों के लिए (60 प्रतिशत छूट के बाद) सामान्य लागू दरें और निर्यात लैग के लिए निर्यात कंटेनरों हेतु सामान्य लागू दरें अलग—अलग प्रभारित की गई थीं और लाइन से वसूल की गई थी। इसलिए, ₹ 4457 प्रति टीईयू दोनों लैगों के लिए सामान्य लागू प्रभारों का जोड़ था न कि मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 5.5.1 के रूप में निर्धारित दर। तथापि, पोतांतरण कंटेनरों के लिए पृथक दरें प्रस्तावित करने के समय, केओपीटी ने मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 5.5.1 का अनुसरण किया है।

(ii). इसके अलावा, यूकि मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 5.5.1 अनुसार लेवी के लिए केओपीटी के दरमान में कोई प्रावधान नहीं है, इसलिए केओपीटी के पास कोई विकल्प नहीं है परन्तु तुलनीय सेवाओं के लिए वास्तविक अधिसूचित प्रशुल्क के आधार पर वसूल करने के लिए, जो उक्त खंड के प्रावधानों का अनुसरण करते हुए पोतांतरण कंटेनरों के लिए कोई तदर्थ दर निर्धारित करने से पहले इस मामले में ₹ 4457 थी।

(iii). यह सराहना की जानी चाहिए कि केओपीटी ने मार्च 2005 के दिशानिर्देशों के खंड 2.17.3 के विपरीत कोई प्रभार वसूल नहीं किया है।

4. निर्धारित परामर्श प्रक्रिया के अनुसार, केओपीटी द्वारा दाखिल किया गया प्रस्ताव संबद्ध उपयोक्ताओं को उनकी टिप्पणियों के लिए परिचालित किया गया था। उपयोक्ताओं से प्राप्त टिप्पणियां प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में अग्रेषित की गई थीं।

5. इस मामले में विचार-विमर्श संबंधी कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय में अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त हुई टिप्पणियों का सार प्रासंगिक फॉर्म को अलग-से भेजा जाएगा। ये ब्यारे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

6. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:-

(i). इस प्राधिकरण ने केओपीटी का मौजूदा दरमान अनुमोदित करते हुए 29 दिसम्बर 2006 को एक आदेश पारित किया था। मार्च 2001 में अनुमोदित केओपीटी का संशोधित दरमान पोतांतरण कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए दरें निर्धारित करता है। तथापि, केओपीटी ने अपने प्रशुल्क प्रस्ताव में पोतांतरण कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए दरों का प्रस्ताव नहीं किया था जो इस आधार पर दिसम्बर 2006 में निर्णीत किया गया था कि केओपीटी में केवल फीडर पोत प्रचालन करते हैं और पोतांतरण कंटेनरों का प्रचालन नहीं किया जाता है। पत्तन ने बाद में पोतांतरण कंटेनरों को शासित करने के लिए दरों की जल्दत महसूस की थी और संदर्भित प्रस्ताव दाखिल किया है। उपयोक्ताओं ने केओपीटी द्वारा प्रस्तावित दरों का एकमत से समर्थन किया है, इस मामले में संयुक्त सुनवाई नहीं की गई थी।

(iii). केओपीटी के वर्तमान प्रस्ताव का महत्वपूर्ण फीचर है कि केओपीटी द्वारा प्रस्तावित और उपयोक्ताओं द्वारा एकमत से समर्थित दरें, पत्तन द्वारा यथा स्वीकृत, मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 5.5.1 के अनुसरण में निर्धारित की जाने वाली दरों से कम हैं। मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देश पत्तन न्यासों को इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित अधिकतम दरों से कमतर दरें वसूल करने के लिए पत्तन न्यासों को विवेकाधिकार देते हैं। इसलिए, यह प्राधिकरण मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 5.5.1 का अनुसरण करते हुए पोतांतरण कंटेनरों का प्रहस्तन करने के लिए अधिकतम दरें निर्धारित करता है। इसके बावजूद, केओपीटी को यह अधिकार है कि वह वाणिज्यिक विचार-विमर्श के आधार पर मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.16.1 में यथा प्रदत्त से कमतर दरें वसूल कर सकता है, यदि वह चाहे तो।

(iv). मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 5.5.1 में यथा उल्लिखित, पोतांतरण कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए प्रभारों के निर्धारण हेतु आधार लदाई अथवा उत्तराई चक्र में सामान्य कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए निर्धारित प्रभार हैं। उत्तराई चक्र में गतिविधियों में कंटेनरों का ऑन-बोर्ड प्रहस्तन, जलयान से तट तक कंटेनरों की उत्तराई के लिए क्रेनों का उपयोग, घाट और यार्ड में लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ साहित घाट से कंटेनर यार्ड तक कंटेनरों का परिवहन शामिल हो सकता है। लदाई चक्र में, सेवाओं का क्रम उस उत्तराई गतिविधि से विपरीत है। केओपीटी का मौजूदा दरमान घाटशुल्क, ऑन-बोर्ड लेबर उपलब्ध करवाने के लिए ऑन-बोर्ड प्रहस्तन प्रभार, जलयान से तट तक अथवा विलोभतः कंटेनरों की उत्तराई के लिए क्रेनों का उपयोग और लिफ्ट ऑन तथा लिफ्ट ऑफ सहित घाट से यार्ड तक कंटेनरों का परिवहन निर्धारित करता है।

(v). (क). संयोगवश, कोलकाता डॉक प्रणाली (केडीएस) में आयात लैग में लदे हुए कंटेनरों के मामले में घाटशुल्क निर्यात लैग में लदे हुए कंटेनरों से भिन्न हैं क्योंकि निर्यात के लिए एकल घाटशुल्क दर के विपरीत आयात के मामले में घाटशुल्क की तीन श्रेणियां हैं। इस स्थिति के मददेनजर, पोतांतरण प्रभार केडीएस में तीन श्रेणियों के लिए निर्धारित किए गए हैं। इस प्रयोजन के लिए, आयात श्रेणियों के लिए निर्धारित घाटशुल्क पोतांतरण प्रभारों की गणना के लिए सुविचारित किए गए हैं।

(ख). हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स (एचडीसी) में, घाटशुल्क दर आयात एवं निर्यात लैग के लिए एकसमान है। इसलिए, पोतांतरण प्रभार एचडीसी में एक श्रेणी के रूप में निर्धारित किया गया है। एचडीसी के लिए पोतांतरण प्रभार परिकलन करते हुए, दरमान में यथा निर्धारित ऑन-बोर्ड प्रहस्तन प्रभार लेखा में लिए गए हैं।

(ग). खाली कंटेनरों के मामले में, केडीएस और एचडीसी में खाली कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए निर्धारित घाटशुल्क की एकसमान दर को लेखा में लेते हुए और खाली कंटेनरों के लिए एचडीसी पोतांतरण प्रभारों पर खाली कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए निर्धारित ऑन-बोर्ड प्रहस्तन प्रभारों पर विद्यार करते हुए केडीएस और एचडीसी के लिए अलग-अलग परिणामित किए गए हैं।

(vi). सामान्य कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए केओपीटी के मौजूदा दरमान में निर्धारित प्रासांगिक प्रहस्तन दरों को लेखा में लेते हुए और मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 5.5.1 में किए गए निर्धारण का अनुसरण करते हुए, लदे हुए और खाली कंटेनरों के पोतांतरण के लिए प्रभार जब दोनों आयात और निर्यात लैग विदेशी हों, जहां एक लैग तटीय और दूसरी लैग विदेशी और जहां दोनों लैग तटीय हों परिणामित की गई हैं। प्रभारों के परिकलन के लिए गणना पत्रक अनुलग्नक के रूप में संलग्न किया गया है।

(vii). केओपीटी द्वारा प्रस्तावित दरों की तुलना में, दरें जो प्रकट होती हैं वह केओपीटी द्वारा प्रस्तावित दरों से उच्चतर हैं। इसे ध्यान में रखना होगा कि केओपीटी द्वारा प्रस्तावित दरें, दोनों लदे हुए और खाली कंटेनरों के लिए बाजार की स्थिति के अनुकूल अनुमान पर आधारित हैं। यह उल्लेखनीय है कि प्रस्तावित दरें निर्धारित ऑन-बोर्ड प्रहस्तन प्रभारों और जलयान से तट तक कंटेनरों की उत्तराई के लिए क्रेनेज के साथ परिणामित प्रकट नहीं होती हैं। जैसाकि पहले बताया गया है, अधिसूचित दरें अधिकतम दरें होंगी। इसलिए, केओपीटी ने वाणिज्यिक विचार-विमर्शों के आधार पर केओपीटी को कमतर दरें वसूल करने का अधिकार है, यदि वह ऐसा चाहे तो।

(viii). केओपीटी द्वारा प्रस्तावित पोतांतरण प्रभारों को लागू करना शासित करने के लिए शर्त में ऑन-बोर्ड प्रहस्तन की गतिविधि और जलयान-तट स्थानांतरण के लिए क्रेनों का उपयोग शामिल नहीं है। अतः प्रस्तावित शर्त ऑन-बोर्ड प्रहस्तन की गतिविधि और जलयान-तट स्थानांतरण के लिए उपस्कर के उपयोग हेतु प्रभार शामिल करने के लिए उपयुक्ततः संशोधित की गई है।

7. परिणामस्वरूप, और ऊपर दिए गए कारणों से, और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, केओपीटी के मौजूदा दरमान में निम्नलिखित प्रावधान शामिल किया गया है:-

‘एस.11.5. पोतांतरण कंटेनर के मामले में, निम्नलिखित दरों पर समेकित प्रभार प्रभार्य होंगे:-

क्र.सं.	श्रेणियाँ	पोतांतरण दरें यदि दोनों लैग विदेशी हों	पोतांतरण दरें यदि दोनों लैग तटीय हों	पोतांतरण दरें यदि एक लैग विदेशी और दूसरी लैग तटीय हों
I	केडीएस में			
(क)	लदा हुआ			
	- श्रेणी I	4392.00	2635.00	3514.00
	- श्रेणी II	6822.00	4093.00	5458.00
	- श्रेणी III	9792.00	5875.00	7834.00
(ख)	खाली	2030.00	1218.00	1624.00
II	एचडीसी में			
(क)	लदा हुआ	4763.00	2858.00	3811.00
(ख)	खाली	2401.00	1440.00	1921.00

टिप्पणी: उपर्युक्त दरें उत्तराई और लदाई दोनों चक्रों के लिए सुविचारित की गई हैं और कंटेनर तथा कंटेनरबद्ध कार्गो पर घाटशुल्क, ऑन-बोर्ड लेबर उपलब्ध करवाने के लिए ऑन-बोर्ड प्रहस्तन प्रभार, आरएमक्यूसी/एमएचसी का उपयोग, यार्ड में लिफ्ट-ऑफ सहित घाट से कंटेनर यार्ड तक परिवहन और यार्ड में लिफ्ट-ऑन सहित कंटेनर यार्ड से घाट तक अनुरूपी परिवहन शामिल हैं।

8. दरमान में उपर्युक्त संशोधन भारत के राजपत्र में इसकी अधिसूचना की तारीख से 15 दिनों के बाद प्रभावी होगा।

रानी जाधव, अध्यक्षा

[विज्ञापन III/4/143/10-असा.]

अनुलग्नक

कोलकाता पत्तन न्यास में लदे हुए और खाली पोतांतरण कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए दरों की गणना

क्र.सं.	श्रेणियाँ	घाटशुल्क	ऑनबोर्ड प्रहस्तन	आरएम क्यूसी / एच एमसी	लिफ्ट ऑन और लिफ्ट ऑफ सहित घाट से यार्ड तक परिवहन	सामान्य विदेशी कंटेनर के लिए कुल प्रभार	पोतांतरण दरें यदि दोनों लैग विदेशी हों	पोतांतरण दरें यदि दोनों लैग तटीय हों	पोतांतरण दरें यदि एक लैग विदेशी और एक लैग तटीय हों
	1	2	3	4	5	6 = (2+3+4+5)	7 = Col 6*	8 = Col 7 * 60%	9 = (Col 6*75%) + (Col 6*75% * 60%)
I	केडीएस में								
(क)	लदा हुआ								
	- श्रेणी I	1980.00	-	750.00	198.00	2928.00	4392.00	2835.20	3513.60
	- श्रेणी II	3600.00	-	750.00	198.00	4548.00	6822.00	4093.20	5457.60
	- श्रेणी III	5580.00	-	750.00	198.00	6528.00	9792.00	5875.20	7833.60
(ख)	खाली	405.00	-	750.00	198.00	1353.00	2029.50	1217.70	1623.60
II	एचडीसी में								
(क)	लदा हुआ	1980.00	247.50	750.00	198.00	3175.00	4783.25	2857.95	3810.60
(ख)	खाली	405.00	247.50	750.00	198.00	1600.50	2400.75	1440.45	1920.60

304290/10-2

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**  
**NOTIFICATION**

Mumbai, the 28th July, 2010

**No. TAMP/28/2008-KOPT.**—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal from the Kolkata Port Trust for prescription of rates for transhipment containers as in the Order appended hereto.

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**

**Case No. TAMP/28/2008-KOPT**

**Kolkata Port Trust**

**Applicant**

**ORDER**

(Passed on this 9th day of July, 2010)

This case deals with the proposal dated 8 May 2008 received from the Kolkata Port Trust (KOPT) for fixation of rates for transhipment of containers.

2.1. The main points made by KOPT in its proposal dated 8 May 2008 are summarized below:

- (i). At the last revision of the Scale of Rates of KOPT vide notification dated 6 February 2007, KOPT did not propose any rates for transhipment containers and maintained that only feeder vessels operate at KOPT and transhipment of containers does not take place from KOPT. However, it requested that to meet any unforeseen requirement, a separate rate for transhipment containers may be considered in accordance with Clause 5.5.1 of the tariff guidelines.
- (ii). Some container MLO-cum-vessel operators have requested for separate rates for transhipment containers.
- (iii). 121 containers have been transhipped at KOPT in the month of January 2008. However, in the absence of any separate transhipment rate in the KOPT Scale of Rates, a rate of Rs.4457/- per TEU has been levied as applicable for normal import leg and normal export leg.
- (iv). The container-cum-vessel operators have represented to KOPT stating that the above rate is higher as compared to other container handling ports and this would jeopardize the development of a transhipment route through the KOPT.
- (v). There is a huge cost difference between KOPT and the two competing ports in the particular logistics i.e., Chennai Container Terminal Limited (CCTL) and Visakha Container Terminal Private Limited (VCTPL). Moreover, in case of KOPT, there is a further additional cost of handling transhipment containers on account of RMQC/MHC operation charges and On Board Handling / Calcutta Dock Labour Board (CDLB) charges.
- (vi). In order to attract transhipment business to KOPT the costing should be somewhat in between the transhipment charges at CCTL and VCTPL which are 41.50 Dollars and 94.50 Dollars respectively. Considering an exchange rate of Rs.40 per US\$, the transhipment cost at KOPT should be around Rs.2800/- per TEU (rounded off).
- (vii). To arrive at this rate, it may be relevant to charge a consolidated rate of Rs.2000/- per TEU for loaded container and Rs.1000/- per TEU for empty container. In addition to the aforesaid charge, an amount of Rs.750/- per TEU will be leviable for handling container with MHC/RMQC.
- (viii). Clause 5.5.1 of the revised tariff guidelines prescribes that the rates for transhipment containers should not exceed 1.5 times the rate of the normal container. However, to promote and explore the possibility of handling transhipment containers, lower rates have been proposed.
- (ix). As traffic projection in respect of transhipment containers is not available at this stage, revenue implication of the same could not be furnished. Additional surplus, if any, may be adjusted during the next revision.

2.2. KOPT has proposed to incorporate a new section in its existing Scale of Rates, which reads as follows:

"S.11.5. In case of transhipment container, consolidated charge at the following rates shall be levied.

Transhipment charge where both legs are foreign		Transhipment charge where one leg is coastal and other leg is foreign		Transhipment charge where both legs are coastal	
(Rate in Rs. per TEU)		(Rate in Rs. per TEU)		(Rate in Rs. per TEU)	
Loaded	Empty	Loaded	Empty	Loaded	Empty
2000/-	1000/-	1600/-	800/-	1200/-	600/-

Note: The above rates include wharfage on container and containerized cargo, transportation from quay to container yard including lift-off at the yard and subsequent transportation from container yard to quay including lift-on at yard"

3.1. As can be seen from the note proposed to govern the proposed rates for handling transhipment containers the proposed rates include wharfage element. The existing Scale of Rates also prescribe handling charges for handling a normal container.

3.2. The stipulation made in Clause 5.5.1 of the tariff guidelines of March 2005 is reproduced below with reference to the prescription of handling charges for transhipment container:

"5.5.1. The handling charges for transhipment containers shall be concessional. Such charges shall not exceed 1.5 times the handling charges for the normal handling operation in loading or unloading cycle. In the case of transhipment of coastal containers, the concession in handling charges prescribed above shall be calculated with reference to the applicable handling charges (which are subject to the concessions specified in clause 4.3 above) for coastal containers for the normal handling operation in loading or unloading cycle."

3.3. Seen in the light of the above guideline, in case of transhipment container, which appears to be coastal in the Import leg and foreign in the Export leg, the applicable handling charges leviable for transhipment containers appears to be Rs.3342.75 per TEU  $\{(75\% \text{ of Rs.}2279/-) + (75\% \text{ of Rs.}2178/-)\}$ . It was not clear how the KOPT levied Rs.4457/- per TEU.

3.4. Further, whenever a specific tariff for a service is not available in the notified Scale of Rates, a Major Port can submit a suitable proposal. Simultaneously with the submission of proposal, the proposed rate can be levied on an ad hoc basis till the rate is finally notified. The ad hoc rate to be operated in the interim period must be derived based on existing notified tariffs for comparable services; and, it must be mutually agreed upon by the Port/ Terminal and the concerned users. This methodology has been prescribed in Clause 2.17.1, 2.17.2 and 2.17.3 of March 2005 guidelines. The KOPT does not appear to have followed the said methodology, as computation for deriving the rate of Rs.4457/- and documentary proof showing the consent of users was not made available to us earlier by KOPT while levying Rs.4457/- per TEU. The KOPT was, therefore, requested vide letter dated 18 June 2008 to clarify the position. The KOPT responded vide its letter dated 7 July 2008 and stated that:

- In the absence of any rate for transhipment containers in the Scale of Rates of KOPT, the normal applicable rates for import containers (after 60% discount) for import leg and normal applicable rates for export containers for export leg were levied separately and recovered from the Line. Therefore, Rs. 4457 per TEU was the total of the normal applicable charges for both legs and not a rate derived in terms of Clause 5.5.1 of March 2005 tariff guidelines. Each leg was considered separately for levy. However, while proposing separate rates for transhipment containers, KOPT has followed Clause 5.5.1. of March 2005 tariff guidelines.
- Further, as there is no provision in the Scale of rates of KOPT for levy in terms of Clause 5.5.1. of March 2005 tariff guidelines, KOPT has no other alternative but to charge on the basis of actual notified tariff for comparable services, which was Rs. 4457 in this case,

before fixing any ad hoc rate for transhipment containers following the provisions of the said Clause.

(iii). It may be appreciated that KOPT has not levied any charge in contrary to Clause 2.17.3 of March 2005 guidelines.

4. In accordance with the consultative procedure prescribed, the proposal filed by the KOPT was circulated to the concerned users seeking their comments. The comments received from the users were forwarded to KOPT as feedback information.

5. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

6. With reference to the totality of information collected during processing of the case, the following position emerges:

(i). This Authority had passed an Order on 29 December 2006 approving the existing Scale of rates of KOPT. The pre-revised Scale of Rates of KOPT approved in March 2001 prescribed rates for handling transhipment containers. However, the KOPT did not propose rates for handling transhipment containers in its tariff proposal which was decided in December 2006 on the ground that only feeder vessels operate at KOPT and containers transhipment does not take place. The port has felt the need for rates to govern transhipment containers subsequently and has filed the proposal in reference.

(ii). The users have unanimously endorsed the rates proposed by the KOPT, hence, no joint hearing was held in this case.

(iii). A distinct feature of the present proposal of the KOPT is that the rates proposed by the KOPT and unanimously endorsed by the users are lower than the rates that ought to be fixed following Clause 5.5.1. of the tariff guidelines of March 2005, as admitted by the port. The tariff guidelines of March 2005 has provided discretion to the port trusts to charge rates lower than the ceiling rates fixed by this Authority. Therefore, this Authority proceeds further to fix ceiling rates for handling transhipment containers following Clause 5.5.1 of the tariff guidelines of March 2005. Notwithstanding, the KOPT has flexibility to charge lower rates if it so desires, as provided for in Clause 2.16.1 of the tariff guidelines of March 2005, based on commercial considerations.

(iv). As noted in Clause 5.5.1 of the tariff guidelines of March 2005, the base for prescription of charges for handling transhipment containers is the charges prescribed for handling normal containers in loading or unloading cycle. The activities in the unloading cycle may include on-board handling of containers, use of cranes for discharge of containers from ship to shore, transportation of containers from quay to container yard including lift on / off at quay and yard. In loading cycle, the order of services are reverse to that of unloading activity. This apart, all containers including transhipment containers attract wharfage. The existing Scale of Rates of KOPT prescribe wharfage, on-board handling charge for providing on-board labour, use of cranes for discharge of containers from ship to shore or vice versa and transportation of containers from quay to yard including lift on and lift off.

(v). (a). Incidentally, at Kolkata Dock System (KDS) the wharfage in respect of loaded containers in import leg is different from that of the loaded containers in export leg as there are three categories of wharfage in case of import as against single wharfage rate for export. In view of this position, transhipment charges are prescribed for three categories at KDS. For this purpose, wharfage prescribed for import categories are considered for calculation of transhipment charges.

(b). At Haldia Dock Complex (HDC), the wharfage rate is uniform for import as well as export leg. Therefore, transhipment charge is prescribed as a single category at HDC. In computing transhipment charge for HDC, the on-board handling charges as prescribed in the Scale of Rates is taken into account.

(c). In respect of empty containers, taking into account the uniform rate of wharfage prescribed for handling empty containers at KDS and HDC and considering the on-board handling charges prescribed for handling empty containers at HDC transhipment charges for empty containers are worked out separately for KDS and HDC.

(vi). Taking into account the relevant handling rates prescribed in the existing Scale of Rates of KOPT for handling normal containers and following the stipulation made in Clause 5.5.1 of the tariff guidelines of March 2005, the charges for transhipment of loaded and empty containers when both import and export legs are foreign, where one leg is coastal and another leg is foreign and where both legs are coastal have been worked out. The calculation sheet for computation of charges is attached as Annex.

(vii). In comparison with the rates proposed by the KOPT, the rates that have emerged are seen to be higher than the rates proposed by KOPT. It has to be kept in view that the rates proposed by KOPT, both for loaded and empty containers, are based on approximation to best suit market conditions. It is noteworthy that the proposed rates do not appear to reckon with the prescribed on-board handling charges and craneage for discharge of containers from ship to shore. As stated earlier, the rates notified will be ceiling rates. Therefore, the KOPT has the flexibility to charge lower rates, if it so desires, based on commercial considerations.

(viii). The conditionality to govern the application of transhipment charges proposed by KOPT does not include the activity of on-board handling and use of cranes for ship-shore transfer. Therefore, the proposed conditionality is modified suitably to include the charges for the activity of on-board handling and for use of equipment for ship / shore transfer.

7. In the result, and for the reasons given above and based on a collection application of mind, the following provision in the existing Scale of rates of KOPT is inserted:

**"S.11.5. In case of transhipment container, consolidated charge at the following rates shall be levied.**

Sr. No.	Categories	Transhipment rates if both legs are foreign	Transhipment rates if both legs are coastal	Transhipment rates if one leg is foreign and one leg is coastal
I	<b>At KDS</b>			
(a)	<b>Loaded</b>			
	- Category I	4392.00	2635.00	3514.00
	- Category II	6822.00	4093.00	5458.00
	- Category III	9792.00	5875.00	7834.00
(b)	<b>Empty</b>	2030.00	1218.00	1624.00
II	<b>At HDC</b>			
(a)	<b>Loaded</b>	4763.00	2858.00	3811.00
(b)	<b>Empty</b>	2401.00	1440.00	1921.00

Note: The above rates are consolidated for both unloading and loading cycles and include wharfage on container and containerized cargo, on board handling charge for providing on board labour, use of RMQC/ MHC, transportation from quay to container yard including lift-off at the yard and subsequent transportation from container yard to quay including lift-on at yard"

8. The above amendment to the Scale of Rates shall come into effect after 15 days from the date of its notification in the Gazette of India.

RANI JADHAV, Chairperson  
[ADVT. III/4/143/10-Exty.]

## Annex

Calculation of rates for handling Loaded and Empty Transhipment Containers at Kolakta Port Trust

Sr. No.	Categories	Wharfage	On-board handling	RMQC / MHC	Transportation from quay to yard incl. lift on and lift off	Total Charge for normal foreign container 6 = (2+3+4+5)	Transhipment rates if both legs are foreign 7 = Col 6* 1.5 times	Transhipment rates if both legs are coastal 8 = Col 7 * 60%	Transhipment rates if one leg is foreign and one leg is coastal 9 = (Col 6*75%) + (Col 6*75%* 60%)
	1	2	3	4	5				
<b>I At KDS</b>									
(a)	<i>Loaded</i>								
	- Category I	1980.00	-	750.00	198.00	2928.00	4392.00	2638.20	3613.60
	- Category II	3600.00	-	750.00	198.00	4648.00	6922.00	4093.20	5457.60
	- Category III	5580.00	-	750.00	198.00	6528.00	9792.00	5876.20	7833.60
(b)	<i>Empty</i>	405.00	-	750.00	198.00	1363.00	2029.50	1217.70	1623.60
<b>II At HDC</b>									
(a)	<i>Loaded</i>	1980.00	247.50	750.00	198.00	3175.00	4763.25	2857.95	3810.60
(b)	<i>Empty</i>	405.00	247.50	750.00	198.00	1600.50	2400.75	1440.45	1920.60